AUSGABE
DEZEMBER
2018

LOGISTICS PILOT

GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

TRANSPORT & TECHNIK

Themenschwerpunkt: RoRo

Keep on rollin'
Neue Umweltauflagen und der Brexit werden Einfluss auf das RoRo-Segment haben
Seite 10

Isabella gibt Gas
Intelligentes System soll Verladungsprozesse rund um das Auto optimieren
Seite 22

Gut gestaut und sicher verladen
Die Stauerei Heinrichs ist seit fast 160 Jahren auf dem Markt erfolgreich
Seite 24

Frohe Weihnachten

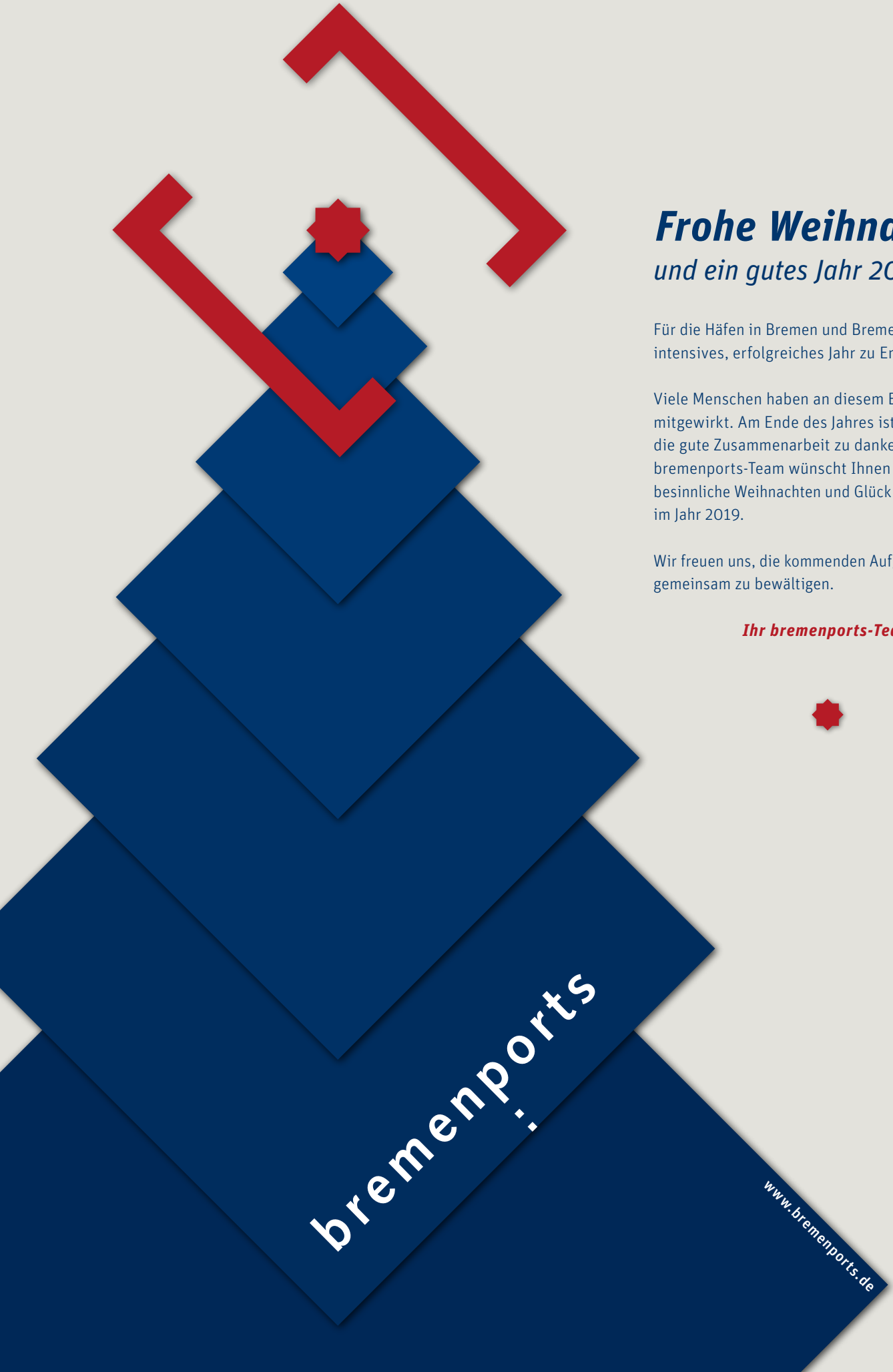
und ein gutes Jahr 2019!

Für die Häfen in Bremen und Bremerhaven geht ein intensives, erfolgreiches Jahr zu Ende.

Viele Menschen haben an diesem Erfolg engagiert mitgewirkt. Am Ende des Jahres ist die Zeit, für die gute Zusammenarbeit zu danken. Das gesamte bremenports-Team wünscht Ihnen friedliche und besinnliche Weihnachten und Glück und Gesundheit im Jahr 2019.

Wir freuen uns, die kommenden Aufgaben mit Ihnen gemeinsam zu bewältigen.

Ihr bremenports-Team



AUSGABE
DEZEMBER
2018

Laden Sie sich die LOGISTICS PILOT-Kiosk-App herunter und lesen Sie unser Magazin offline auf Ihrem Smartphone oder Tablet.

Norddeutsche Häfen sind wichtige Partner der Automobilindustrie

Bernhard Mattes, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA)

Liebe Leserinnen und Leser,

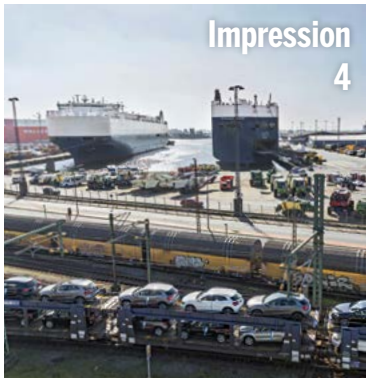
für die globalisierten Logistikketten deutscher Hersteller und Zulieferer sind Häfen von entscheidender Bedeutung. Für viele Unternehmen sind sie das Tor zur Welt, denn gerade durch Roll-on/Roll-off-Transportschiffe können Fahrzeuge weltweit kosteneffizient transportiert werden. Von den rund 4,4 Millionen Pkw, die im vergangenen Jahr aus Deutschland exportiert wurden, verließ ein großer Teil das Land über Wasserwege.

Die norddeutschen Häfen leisten einen wichtigen Beitrag dazu, dass Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile Deutschlands Exportgüter Nummer eins sind. Mit einem 240 Hektar umfassenden Autoterminal ist Bremerhaven ein Knotenpunkt für den interkontinentalen Fahrzeughandel. Pro Jahr werden hier 2,2 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen. Auch Emden konnte 2017 seine Bedeutung als Autohafen untermauern: So wurden hier mehr als 1,4 Millionen Fahrzeuge verladen.

Doch die erfolgreiche Zusammenarbeit von Industrie und Logistikern ist kein Selbstläufer. So sollte die öffentliche Hand den bedarfsgerechten Ausbau von Hafenhinterlandverbindungen fördern. Ein Beispiel ist der überlastete Eisenbahnknoten Bremen. Nur mit den richtigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen kann Deutschland seine Rolle als automobiler Exportweltmeister halten.
Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr Bernhard Mattes

TITEL: BREMENPORTS – BLG



FOTOS: MARCUS HOEHN – VDA, BLG LOGISTICS GROUP, GERMAN DRY DOCKS AG, EVAG, D. HEINRICHS_PRE, CLAUDIA BEHREND

News	**6**
People	**26**
Appointments	**28**
Preview & Imprint	**30**

Rollende Vielfalt

Auf die RoRo-Carrier, die Bremerhaven anlaufen, werden nicht nur Pkw, sondern auch Lastwagen, Bau- und Landmaschinen, Lokomotiven, Generatoren und Offshore-Elemente verladen. Der bunte Ladungsmix muss entweder an Bord gefahren oder mit speziellen Zugmaschinen und Trailern auf die Schiffe gerollt werden.

FOTO: BLG LOGISTICS GROUP

KOMPAKT

BRAKE. Die L. I. T. Gruppe aus Brake hat im September die CLI Luft- und Seefracht in ihre Gruppe integriert und offeriert seitdem als **L. I. T. Air & Sea auch Dienstleistungen in der Sparte Luft- und Seefracht**. Zukünftig steuert der Logistikspezialist seine internationalen Transporte vom Güterverkehrszentrum in Bremen. „Mit der Sparte Air & Sea vervollständigen wir unser Leistungsportfolio“, so Michael Borowski, Operations Manager bei L. I. T. Air & Sea.

BREMEN/ISLAND. Die **Hafengesellschaft bremenports** hat sich mit dem isländischen Partner EFLA sowie den Gemeinden Langanesbyggð und Vopnafjarðarhreppur im Oktober auf einen konkreten Zeitplan für die **Gründung einer Finnafjord Port Development-Gesellschaft (FFPD) und einer Finnafjord Port Authority (FFPA)** geeinigt. Sie soll das Grundgerüst für die **Entwicklung und Administration eines im Nordosten Islands geplanten Hafens** bilden. Die Grundzüge der Einigung hat bremenports-Geschäftsführer Robert Howe anlässlich des Arctic Circle in Reykjavik vorgestellt. Bis zum Jahresende wird ein Gesellschaftsvertrag gezeichnet, der vorsieht, dass bremenports bei der Entwicklung des Projektes einen wesentlichen Einfluss erhält.

FOTOS: ANDREAS BURMANN – NPORTS; WESERPORT GMBH; FOTODESIGN KLAUS SCHREIBER – NWO; JADEWESERPORT; THOMAS SASSEN – CUXHAVENER NACHRICHTEN; BLG; BREMENPORTS; HWG; DEGES

Wichtiger Meilenstein für den Hafen Niedersachsen

CUXHAVEN. Nach der **Einweihung des neuen Liegeplatzes 4 im September stehen dem Terminalbetreiber Cuxport jetzt 8,5 Hektar mehr Umschlagsfläche** für Schwergut und zum Transport rollender Ladung zur Verfügung (siehe Seite 13). Die Einweihungsfeier bildete den Abschluss einer zweijährigen Bauphase, in die eine Investitionssumme von 36 Millionen Euro einfloss. Dafür wurden am Liegeplatz vier Schwerlastblöcke eingesetzt, die mit jeweils 20 Tonnen pro Quadratmeter belastet werden können. Anlässlich der feierlichen Eröffnung waren Cuxhavens Oberbürgermeister Dr. Ulrich Getsch, der Niedersächsische Minister für Wissenschaft und Kultur, Björn Thümler, sowie Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium, zu Gast. „Der Liegeplatz 4 ist ein wichtiger Meilenstein für den Hafen Niedersachsen“, betonte Thümler (Dritter von links) im Rahmen der Eröffnungsfeierlichkeiten. Bereits seit Juli dient der neue Liegeplatz als Lager- und Umschlagsort für Monopiles und Transition-Pieces für den Offshore-Windpark „Deutsche Bucht“. Neben dem regulären Umschlag sind bereits weitere Projekte am Cuxport-Terminal geplant.

Neuer Hafenmobilkran im Einsatz

BREMEN. Seit Juni setzt Weserport einen neuen Hafenmobilkran des Herstellers Konecranes für den Umschlag von Stückgut und Projektladung am Terminal 1 in Bremen ein. Der „Gottwald Modell 6“ besitzt eine **Tragfähigkeit von 125 Tonnen und ist damit mehr als doppelt so stark wie sein Vorgänger-Portaldrehkran**. „So können nun auch einzelne Schwergutumschläge mit eigenem Gerät durchgeführt werden. Dies erhöht unsere Flexibilität und Leistungsbandbreite“, so Heiner Delicat, Geschäftsführer von Weserport. Zudem ist die Neuanschaffung aufgrund eines neues Antriebssystems ökoeffizient.

60 Jahre NWO-Betrieb

WILHELMSHAVEN. Zusammen mit zahlreichen Geschäftspartnern sowie Vertretern aus der Politik und der Mineralölbranche feierte Nord-West Oelleitung (NWO) am 28. September sein 60-jähriges Betriebsjubiläum. Dabei blickte NWO-Geschäftsführer Dr. Jörg Niegsch auf eine langjährige Erfolgsgeschichte zurück, in deren Verlauf sein Unternehmen **mehr als eine Milliarde Tonnen Mineralöl mit mehr als 19.000 Tankern in Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen umgeschlagen hat**. Mit knapp 20 Millionen Tonnen Umschlagsmenge pro Jahr versorgt NWO nach eigener Aussage „nicht nur 20 Prozent der Bundesrepublik Deutschland, sondern ist auch der Mengengarant für die niedersächsischen Häfen“.

VW setzt auf Verpackungszentrum am JadeWeserPort

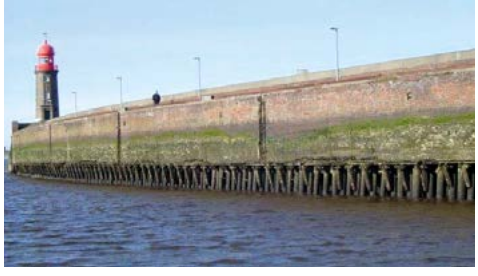
WILHELMSHAVEN. VW wird zukünftig am JadeWeserPort Autoteile verpacken. Die Bauarbeiten für das Verpackungszentrum, das Imperial Logistics betreiben wird, haben im Juli begonnen. **Ab April 2019 sollen von dort aus Autoteile an über 25 Standorte in 15 Ländern transportiert werden**. „Die Entscheidung für Wilhelmshaven ist für uns von strategischer Bedeutung. Mit dem dortigen Verpackungsstandort schaffen wir die direkte Anbindung an einen Hafen, über den der Transport unserer Teile mit den größten Schiffen der Welt möglich ist", erläutert Thomas Zernechel, Leiter Volkswagen Konzernlogistik.

Für den bevorstehenden Brexit gerüstet

BERLIN. Am 15. Oktober hatte die **Hafenwirtschaftsgemeinschaft (HWG) Cuxhaven zu einem Parlamentarischen Abend nach Berlin eingeladen**, um mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft Lösungsansätze für den Brexit zu diskutieren. „Unser Ziel, Verständnis für die spezielle Situation Cuxhavens zu schaffen, um gemeinsame Lösungswege zu entwickeln, haben wir erreicht. Cuxhaven wird am 29. März 2019 Brexit-ready und damit weiterhin ein zuverlässiger Partner für schnelle Versorgungsketten von und nach England sein", so der HWG-Vorstandsvorsitzende Hans-Peter Zint.

BLG LOGISTICS lagert und versendet für Ikea

BREMEN. Die BLG LOGISTICS GROUP hat Anfang Oktober ein **Distributionszentrum für Ikea im niedersächsischen Elsdorf** in Betrieb genommen. Über die etwa **35.000 Quadratmeter** große Anlage im Landkreis Rotenburg (Wümme) werden Onlinebestellungen für Kunden aus den Gebieten Hamburg, Kiel, Lübeck, Bremerhaven, Bremen und Oldenburg versendet. Die schwedische Möbelhauskette ist Eigentümer der 36.000 Stellplätze umfassenden Anlage und hat nach eigenen Angaben etwa 60 Millionen Euro in das Projekt investiert. Bereits seit 1997 bewirtschaftet BLG LOGISTICS ein Ikea-Verteilzentrum in Erfurt.



Wichtige Großinvestitionen

BREMERHAVEN. Bremens Senat hat im November mit dem **Neubau der Nordmole und dem Ersatzneubau der Kaje 66** zwei wichtige Inventionsvorhaben für die Hafeninfrastruktur in Bremerhaven auf den Weg gebracht. Die Nordmole sichert und schützt seit über einhundert Jahren die Zufahrt zum Fischereihafen. Aufgrund ihres baulichen Zustandes ist ein Ersatzneubau dringend erforderlich. Auch die Standortsicherheit der Kaje 66 ist nicht mehr vollständig gewährleistet.

Schwergutpremiere gelungen

CUXHAVEN. Auf ihrer Route zwischen Immingham und Cuxhaven lief die „Jutlandia Seaways" im August erstmals den **Hafen Esbjerg** an, um **Projektladung für das Siemens Gamesa-Werk in Cuxhaven** an Bord zu nehmen (siehe Seite 13). „Mit dem Anlauf in Esbjerg wurden die Bauteile auf schnellstem Weg und mit Einsparung mehrerer Lkw-Touren an ihren Bestimmungsort gebracht", erläutert Marcus Braue (rechts), Niederlassungsleiter von DFDS in Cuxhaven.

Wesertunnel kann kommen

BREMEN. Im Oktober hat das Bundesverkehrsministerium die Mittel für den Bau des Wesertunnels freigegeben. Die Kosten sollen bei 345 Millionen Euro liegen. Für die Hafenstandorte Bremerhaven und Bremen verbessert sich durch den rund **4,9 Kilometer langen Tunnel der A281** die Erreichbarkeit maßgeblich. Die Handelskammer Bremen sprach von einer „guten Nachricht", forderte aber, den Lückenschluss zur A1 durch den Bauabschnitt 2/2 schnellstmöglich umzusetzen.

KOMPAKT

BREMEN. Im September starteten die Firmen J. Müller in Brake und Oorburg Intermodaal im niederländischen Nieuwegein ihr **Gemeinschaftsunternehmen Müller & Oorburg Logistics**. Der neue **deutsch-niederländische Zusammenschluss mit Sitz in Bremen** offeriert neben den klassischen Befrachtungen von Binnenschiffen auch umfassende Angebote entlang der gesamten Lieferkette. Durch die spezialisierten Terminals in Brake und Bremen mit einem wasserseitigen Gesamtumschlagvolumen von rund acht Millionen Tonnen im Jahr und durch die Bündelung von logistischen Teilbereichen wie Transport, Lagerung und Umschlag wollen die Partner ihren Kunden einen echten Mehrwert liefern.

BREMERHAVEN. Seit Oktober steht auf dem **Gelände von bremenports in Bremerhaven eine weitere Schiffsabgas-Messstation** des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Sie misst die Abgasfahnen vorbeifahrender Schiffe, sodass genau berechnet werden kann, woraus sich der jeweils verbrannte Kraftstoff zusammensetzt und ob Verstöße vorliegen. Denn ungereinigtes, schwefelhaltiges Schweröl ist seit 2015 in der Nord- und Ostsee verboten. Vor Bremerhaven hat das BSH in Deutschland bereits Messstationen in den Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Kiel betrieben.

FOTOS: ISL, REEDEREI BRIESE, BREMENPORTS, JADEWESERPORT, WHV E. V., JADEWESERPORT – MELISSA KENNEPOHL, NPORTS – A. BURMANN

Potenziale für den Mittelstand ausloten

BREMEN. Rund 130 Teilnehmer erlebten im Oktober auf der **ISL Maritime Conference 2018** in Bremen spannende Vorträge und Diskussionen über die Lage und die Perspektiven der maritimen Branche. Im Fokus der Referenten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik standen in diesem Jahr Digitalisierungsansätze in der maritimen Wirtschaft und deren Potenziale für den Mittelstand in den Themenfeldern Maritime Märkte, Logistikketten, Technologie und Umwelt einschließlich des Aspekts der Cybersicherheit.

Erster Spezialsimulator für Forschungsschifffahrt

LEER. Im September fand in Leer der erste Simulatorkurs statt, der speziell auf die Anforderungen in der Forschungsschifffahrt zugeschnitten ist. Unter der Anleitung erfahrener Instruktoren wurden sechs Nautiker auf einem Modell des Forschungsschiffs „Sonne" trainiert. Verantwortlich für diese Premiere waren die Firma **Nautitec und die Forschungsschiffsabteilung der Reederei Briese, Briese Research**. In dem Kurs wurden neben praktischen Übungen aus dem Forschungsalltag (Positionieren, Einholen und Ausbringen von Gerät) auch theoretische Kenntnisse vermittelt.

Zehn Jahre in der Champions League

BREMERHAVEN. Vor zehn Jahren ging das Container-Terminal 4 in Bremerhaven an den Start. Im Zuge des Großprojekts wurde die Kaje um weitere 1.680 Meter auf rund fünf Kilometer gestreckt. **„Die längste Stromkaje Europas ist nach wie vor gut am Markt und bietet ausreichend Potenzial für weiteres Wachstum"**, resümierte Bremens Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, anlässlich des Jubiläums im September. Mit dem neuen Hafentunnel und der fortgesetzten Optimierung des Straßenverkehrs werde ein weiterer wichtiger Meilenstein gesetzt, um die seeseitige Anbindung des Terminals zu verbessern. Zudem stehe nach wie vor die Vertiefung der Außenweser ganz oben auf der To-do-Liste. Günthner: „Nicht nur im Sport gilt die Binsenweisheit: Wer dauerhaft Champions League spielen will, muss kontinuierlich investieren."

Bremische Häfen sind Vorreiter im Umweltschutz

BREMEN. Die Kohlendioxidemissionen in den bremischen Häfen haben sich deutlich reduziert: Die CO_2-Belastung ist von 7.000 Tonnen in 2011 auf 2.065 Tonnen im Jahr 2016 gesunken. Dies geht aus dem **Umweltbericht 2018 der bremischen Häfen** hervor, der jüngst veröffentlicht wurde. Dort ist auch nachzulesen, dass die Grenzwerte verschiedener Luftschadstoffe, die im Umfeld der Häfen gemessen werden, seit Jahren eingehalten und zum Teil deutlich unterschritten werden. Der Umweltbericht ist Kernstück der **erneuten Zertifizierung der bremischen Häfen nach dem internationalen PERS-Standard.**

Nordfrost: Coole Expansionsstrategie

WILHELMSHAVEN. Nordfrost wird weiterhin am JadeWeserPort investieren. Das Logistikunternehmen will die Anlage in Wilhelmshaven zur neuen Lebensmitteldrehscheibe in Deutschland entwickeln, sagte Firmenchef Horst Bartels anlässlich der Einweihung des dortigen General-Cargo-Terminals für Trockengüter im September. **Rund 100 Millionen Euro habe man bisher in das Seehafenterminal investiert und wolle bis 2020 weitere 100 Millionen Euro für den Ausbau bereitstellen**. Aber auch andernorts bleibt Nordfrost seinem Expansionskurs treu. So hat das Unternehmen aus Schortens bei Wilhelmshaven im Oktober drei weitere Häuser des Kühlhausbetreibers TKC aus Nordrhein-Westfalen erworben. Die Standorte befinden sich in Bocholt an der holländischen Grenze, in Everswinkel bei Münster und in Unna.

WHV informiert Katars Botschafter über LNG

BERLIN. Eine Delegation der **Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung (WHV)** um Präsident John H. Niemann (Dritter von rechts) **besuchte im September den Botschafter des Staates Katar**, Saoud Al-Thani (Vierter von links), in Berlin. Dabei handelte es sich um eine Gegeneinladung der Arabischen-Deutschen Handelskammer, die sich im Juli in Wilhelmshaven über die Möglichkeiten für ein LNG-Terminal informiert hatte. Da das Thema LNG für Investoren aus dem Katar attraktiv zu sein scheint, erkundigte sich Al-Thani auch detailliert nach dem Projektstand in Wilhelmshaven.

Maritimer Koordinator besucht JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, **Norbert Brackmann** (links), besuchte Ende Oktober erstmals den JadeWeserPort Wilhelmshaven. Bei Präsentationen des Güterverkehrszentrums und des EUROGATE Container Terminals sowie bei einer Terminalbesichtigung ließ er sich auf den aktuellen Stand bringen. Anschließend bescheinigte Brackmann dem JadeWeserPort gute Voraussetzungen und eine **„Super-Perspektive" für die Entwicklung des Containerhafen-Standortes mit dem vorhandenen Flächenpotenzial.**

140 Meter lange Kaianlage eingeweiht

NORDEN/NORDDEICH. Der östliche Leitdamm in der Hafenzufahrt in Norddeich ist jüngst auf nunmehr 140 Meter verlängert worden. **Dadurch stehen der Schifffahrt vier zusätzliche tideunabhängige Liegeplätze zur Verfügung.** Niedersachsen hat über seine Hafengesellschaft NPorts rund 1,4 Millionen Euro in den Ausbau investiert. „Mit dieser Maßnahme nähern wir uns mit großen Schritten dem Idealbild, das wir vor Ort für eine zukunftsorientierte Hafenentwicklung anstreben", betonte NPorts-Geschäftsführer Holger Banik (Mitte) bei der Einweihungsfeier im Oktober.

Keep on rollin’

Neue Umweltauflagen und der Brexit werden maßgeblichen Einfluss auf das RoRo-Segment haben. Doch die Branche hat ihre Hausaufgaben gemacht und entsprechende Strategien für die rollende Ladung auf den Weg gebracht.

Seit zwei Jahren verzeichnet die weltweite RoRo- und Fährschifffahrt ein stetiges Wachstum, verbunden mit einer Vielzahl von Neubauaufträgen. „Derzeit sind mehr als 1.600 RoRo-Schiffe weltweit im Einsatz. Zudem stehen über 60 neue RoRo-Einheiten auf den Bestelllisten der Werften, bei den RoPax-Fähren sind es sogar noch mehr“, berichtet Jan Philip Eckmann, Herausgeber des internationalen Magazins „RoPax – The world of Ferry and RoRo shipping“. Mit ausschlaggebend für den gegenwärtigen Anstieg der Auftragseingänge ist aus seiner Sicht die Tatsache, dass die RoRo-Reedereien ihre Hausaufgaben vor dem Hintergrund der erhöhten Auflagen für Emissionswerte gemacht haben. So dürfen seit 2015 beispielsweise die Schiffe in der Nord- und Ostsee sowie im Ärmelkanal nicht mehr als 0,1 Prozent Schwefelanteile in ihren Abgasen ausstoßen. „Diese Vorgaben haben die Reedereien in eine Warteposition gebracht. Viele von ihnen standen vor der Entscheidung, Abgasreinigungsanlagen nachzurüsten oder mit Marinediesel weiterzufahren, der erheblich teurer ist“, so der Experte.

Aus dieser Situation heraus sieht Eckmann in der jüngsten Vergangenheit eine schnelle Weiterentwicklung, was die Abgasreinigungstechnik und die Bunkeroptionen rund um den alternativen Kraftstoff Flüssigerdgas (LNG) betrifft. Dabei zeichnen sich seiner Ansicht nach in der Branche vor allem zwei Trends ab: Zum einen bestellen Reeder wie Grimaldi Lines und Stena Line neue Fähren mit Scrubbertechnologie, zum anderen setzen Balearia, Viking Line und Brittany Ferries auf LNG-angetriebene Fähren. „LNG ist eine echte Alternative. Die ersten Tankschiffe stellen diesen Brennstoff bereits in den Ostseehäfen zur Verfügung. In Deutschland gibt es noch keine schwimmenden Tankstellen und auch kein LNG-Importterminal. Das erste soll aber schon bald kommen, wobei Brunsbüttel die besten Chancen zu haben scheint“, so Eckmann.

Aber auch Hybridfähren, wie Scandlines und kleinere norwegische Reedereien sie einsetzen, stellen für ihn eine marktreife Zukunftslösung dar. Dabei schalten die Schiffe im Hafen und Küstengebiet von Dieselantrieb auf emissionsfreien Elektroantrieb um. Und wenn ab 2020 der maximal zulässige Wert für den Schwefelgehalt auf 0,5 Prozent weltweit herabgesetzt wird? „Dann ist das RoRo-Segment darauf deutlich besser vorbereitet als andere Reedereien“, ist sich Eckmann sicher. Schließlich habe man in der Nord- und Ostsee bereits umfangreiche Erfahrungen gemacht, die sich problemlos auf das Mittelmeer und andere Fahrtgebiete übertragen lassen.

Brexit sorgt für Sorgenfalten

Neben den zukünftigen Umweltauflagen ist vor allem der Brexit ein Thema, das intensiv in der RoRo-Branche diskutiert wird. Der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) ist für den 29. März 2019 angekündigt. In Anbetracht dieses Termins mehren sich die Sorgenfalten bei den Verantwortlichen in den niedersächsischen und bremischen Häfen. Denn ihr Fahrzeugumschlag ist stark vom Seeverkehr mit dem Vereinigten Königreich (UK) abhängig. „In Emden geht etwa die Hälfte des Versandvolumens nach UK, und Cuxhaven hängt noch stärker von den Verkehren mit dem Königreich ab. Etwa zwei Drittel der Cuxhavener Exportfahrzeuge gehen dorthin, und ein Großteil ■■■

FOTOS: EVAG, KIMM SAATVEDT – PALOOKAVILLE – FJORD LINE AS, JAN PHILIP ECKMANN

Wenn es um Abgasreinigung geht, setzen vielen Reedereien auf Scrubber oder LNG. Scandlines hat sich hingegen für Hybridfähren entschieden, die traditionellen Dieselantrieb mit Batteriebetrieb kombinieren.

kommt von dort", erklärt Klaus Harald Holocher, Professor für Europäische Verkehrswirtschaft und Hafenmanagement an der Jade Hochschule in Elsfleth. In Emden wurden im Jahr 2017 1,45 Millionen Automobile umgeschlagen, in Cuxhaven waren es rund 476.000. Emden rangiert damit auf Platz drei der Nordrangehäfen. Cuxhaven steht mit Vlissingen (Niederlande), das keine exakten Zahlen veröffentlicht, im Wettbewerb um den fünften Platz. Neben dem Automobilumschlag gibt es in Cuxhaven auch häufige RoRo-Abfahrten für Lkw-Trailer und andere rollende Ladung nach England. Nach Angaben der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven wären damit insgesamt 70 bis 80 Prozent der Verkehre dieses Hafens durch den Brexit betroffen.

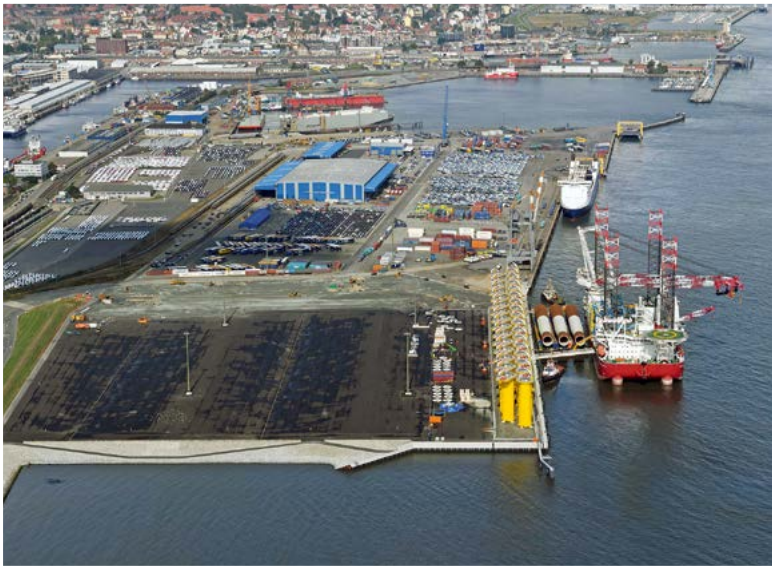
Bremerhaven ist nach dem belgischen Zeebrugge die Nummer zwei beim Autoumschlag in den Häfen der Nordrange. Hier werden seit 2011 mehr als zwei Millionen Fahrzeuge pro Jahr umgeschlagen. 2018 waren es bis Ende Juni rund 1,1 Millionen Autos. Damit liegt der Umschlag nur um 1,4 Prozent unter dem Halbjahreswert vom Rekordjahr 2017, in dem man bis zum Jahresende mehr als 2,2 Millionen Automobile über See verschiffte. Da Bremerhaven aber nicht in Richtung UK umschlägt, erwartet Andreas Hoetzel, Leiter Unternehmenskommunikation bei der BLG LOGISTICS, keine Auswirkungen des Brexits auf den Standort. Er macht allerdings deutlich: „So unklar noch ist, wie die künftigen Beziehungen zwischen UK und EU aussehen werden, so klar ist, dass es danach kein Business as usual mehr geben wird." Der Brexit werde keinen Mehrwert bringen, sondern Probleme und neue Bürokratien schaffen. Deshalb warnt Hoetzel: „Er kann vorübergehend die komplexen und eng getakteten Lieferketten vieler Hersteller unterbrechen. Jaguar Land Rover und BMW haben bereits die Drosselung ihrer Produktion in den Werken in England angekündigt."

Drei Austrittsoptionen

Laut Professor Holocher zeichnen sich derzeit drei mögliche Brexit-Varianten ab: ein detailliertes Austrittabkommen, das von allen EU-Mitgliedsstaaten bis zum 29. März unterzeichnet wird, eine dreijährige Übergangsfrist, um Zeit für die Aushandlung neuer Modalitäten zu erhalten, oder ein harter Brexit, bei dem weder ein Abkommen noch eine Übergangsfrist in Kraft treten. „In letzterem Fall würde Großbritannien vorübergehend wie ein Drittland behandelt, mit dem keine speziellen Vereinbarungen für den Außenhandel getroffen wurden. Dementsprechend müssten die Kontrollen in den Empfangs- und Versandhäfen intensiviert werden. Das wiederum würde unter anderem zu einer Verzögerung der sonst so schnellen RoRo-Verkehre führen", so Holocher. Aus seiner Sicht dürften davon vor allem die französischen, belgischen und niederländischen Häfen betroffen sein, sodass sogar eine teilweise Verlagerung dieser Ladung auf die niedersächsischen Häfen möglich wäre. „Umbrüche in Außenhandelsbeziehungen können immer auch neue Marktchancen bedeuten, die von agilen Unternehmen und Hafenstandorten aufgegriffen werden", prognostiziert der Hochschulprofessor. Dennoch ist er sich sicher: „Der Brexit wird sich unter dem Strich nicht positiv auf die deutschen Häfen auswirken."

FOTOS: AUTOPORT EMDEN, EVAG, ANDREAS BURMANN – NPORTS, CUXPORT

Mit 1,45 Millionen umgeschlagenen Automobilen in 2017 rangiert Emden auf Platz drei im Ranking der Nordrangehäfen hinter Zeebrugge und Bremerhaven.



Der neue Liegeplatz 4 in Cuxhaven mit 8,5 Hektar Fläche erweitert sowohl die Möglichkeiten für den Schwergutumschlag als auch für den Transport rollender Ladung.

Cuxhaven fährt mehrgleisig

Allen Brexit-Spekulationen zum Trotz wird in Niedersachsen und Bremen mit Hochdruck an der Optimierung der RoRo-Verkehre gearbeitet. So stehen seit September mit der offiziellen Einweihung des neuen Liegeplatzes 4 in Cuxhaven 8,5 Hektar mehr Fläche zur Verfügung. „Getreu unserem Multipurpose-Prinzip können unsere Terminalflächen für den Umschlag einer Vielzahl an Güterarten genutzt werden. Am Liegeplatz 4 führen wir diese mit der Möglichkeit zum Schwergutumschlag sowie mit entsprechender Ausstattung zum Transport rollender Ladung fort", erläutert Cuxport-Geschäftsführer Hans-Peter Zint die Bedeutung der vergrößerten Umschlagsfläche. Und Oliver Fuhljahn, Head of Automobile Logistics bei Rhenus Cuxport, ergänzt: „Beim Bau des neuen Liegeplatzes haben wir einen weiteren Einschnitt an der Pierkante für die Quarterrampen von Deepsea-RoRo-Schiffen geschaffen. Neben unserem aktuellen Shortsea-Liniendiensten zielen wir mit diesem zusätzlichen Angebot erstmals auch auf weltweite Ladungsströme im RoRo-Verkehr."

Nur wenige Tage vor den Einweihungsfeierlichkeiten demonstrierte Cuxhaven die perfekte Kombination aus RoRo und Schwergut. Denn mit dem RoRo-Frachtschiff „Jutlandia Seaways" der Reederei DFDS wurde auf der täglichen Shortsea-Route zwischen dem britischen Immingham und Cuxhaven erstmals der dänische Hafen Esbjerg angelaufen. An Bord waren bis zu sieben Meter lange und 32 Tonnen schwere Offshore-Windkraftanlagen des Herstellers Valmont SM. Sie wurden in Dänemark per Mafi-Trailer im RoRo-Verfahren auf die „Jutlandia Seaways" geladen und nur sechs Stunden später am Cuxport-Terminal gelöscht. Dort werden die Komponenten zwischengelagert, um auf Abruf in die benachbarte Fabrik von Siemens Gamesa Renewable Energy transportiert zu werden. Nach der erfolgreichen Premiere ist eine Ausweitung dieses Verkehrs im Gespräch.

Der Druck hat sich verschoben

Auch in Bremerhaven haben die RoRo-Experten den Finger am Puls der Zeit – und seit Ende vergangenen Jahres deutliche Veränderungen im Markt ausgemacht. „Vom Autohersteller bis zum Reeder sind derzeit alle gefordert, noch flexibler zu agieren. Denn die gut eingespielten Prozesse in der Fertigfahrzeuglogistik sind durch neue Regelungen aus der Balance geworfen worden", so Stefan Nousch, Key Account Manager Marketing & Sales bei BLG Automobile Logistics. Verantwortlich für die zusätzlichen Arbeits-

Für alle Spannungen und Frequenzen geeignet

Interview mit Thomas Kopel, Vertriebsingenieur bei Siemens Energy Management in Hamburg

Die erste Landstromanlage Niedersachsens hat im Mai in Cuxhaven ihren Betrieb aufgenommen. Wie läuft die Strombetankung von Frachtschiffen in der Regel dort ab?
Das Kernstück der Landstromanlage bilden ein Frequenzumrichter sowie die dazu gehörenden Transformatoren und Mittelspannungsschaltanlagen. Sie sorgen dafür, dass die aus dem Landnetz eingespeiste Wechselspannung mit zehn Kilovolt und einer Frequenz von 50 Hertz auf die im Bordnetz erforderliche Spannungsebene von 440 Volt mit einer Frequenz von 60 Hertz umgewandelt wird. Das Kabelzuführungssystem befindet sich an einer etwa zehn Meter hohen, beweglichen Traversenkonstruktion und wird durch eingewiesenes Bordpersonal bedient. Ist die Steckverbindung händisch hergestellt, erfolgt die Netzkopplung halb automatisch. Die an Bord befindlichen Dieselgeneratoren können dann abgeschaltet werden.

Gibt es Unterschiede bei der Strombetankung von Frachtschiffen und RoRo-Schiffen wie der „Rotra Vente", die regelmäßig zum Transport von Komponenten für Offshore-Windlagen in Cuxhaven festmacht?
Die grundlegende Unterscheidung gibt die mittlerweile existierende und international gültige Norm IEC/IEEE 80005 für Landstromanlagen vor. Sie differenziert unter anderem zwischen Container- und sonstigen Frachtschiffen. Darunter fallen auch RoRo-Schiffe wie die „Rotra Vente". Wesentliches Merkmal: Bei Containerschiffen befindet sich die Kabelzuführung aus Platzgründen an Bord, bei Frachtschiffen ist das Kabelzuführungssystem an Land. Ansonsten gilt es, die elektrischen Parameter der Schiffe, wie Leistung, Frequenz und Spannungsebene, zu berücksichtigen und diese an das jeweilige Landnetz anzupassen. Das übernimmt unser Siemens SIHARBOR-System.

Welche Vorteile bringt die Anlage für die Umwelt?
Durch das Ausschalten der bordseitigen Dieselgeneratoren werden im Wesentlichen die lokalen Emissionen, wie Feinstaub und Stickoxyde, im Hafen vermieden. Treibhausgase werden je nach Energiemix der Einspeisung deutlich reduziert. Wird regenerative Energieerzeugung genutzt, liegen diese sogar bei null.

Die Landstromanlage in Cuxhaven ist die dritte Siemens-Anlage nach Lübeck und Hamburg. Wie haben sich die Anforderungen und die technischen Standards seit ihrer Fertigstellung in den Jahren 2008 beziehungsweise 2015 verändert?
Seit 2013 gibt es die bereits erwähnte IEC/IEEE 80005-Norm, nach der alle nachfolgenden Anlagen gebaut werden sollten. Im Wesentlichen schreibt sie die für die unterschiedlichen Schiffstypen spezifischen Sicherheitsvorkehrungen, die elektrischen Parameter, zum Beispiel die Spannungsebene, sowie die Form und Größe der Steckverbindung fest. Die Hamburger und die Cuxhavener Anlage sind entsprechend dieser Norm gebaut worden.

Laufen bereits Planungen für weitere Landstromanlagen in Deutschland?
Wir sind mit einigen deutschen Seehäfen in intensiven Gesprächen. Konkret setzen wir jetzt eine kundenspezifische Landstromanlage für die Reederei Color Line am Norwegenkai in Kiel um. In diesem Zusammenhang möchte ich auch erwähnen, dass die Zusammenarbeit in Cuxhaven mit unseren Auftraggebern NPorts und der EWE Netze hervorragend war. Ich würde mir wünschen, dass dies als Vorbild für weitere Landstromprojekte in Europa dient.

Die erste Landstromanlage Niedersachsens ist im Mai in Cuxhaven in Betrieb genommen worden.

Am BLG AutoTerminal in Bremerhaven wurden die schweren Walzen für die Mahlanlage in Mumbai vom Zug auf einen Rolltrailer umgeladen und an Bord eines RoRo-Schiffes gebracht.

schritte, die in den Logistikprozess integriert werden müssen, sei unter anderem eine Vielzahl neuer Zertifizierungen. Dazu gehört auch die WLTP (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure). Dieses Prüfverfahren greift seit September 2017 für Neufahrzeuge und ermittelt im Zuge des Abgasskandals präzise deren Abgasemissionen und Kraftstoffverbrauch.

Aber auch regionale Maßnahmen, wie eine Strafsteuer für Autos mit hohem Spritverbrauch, die seit Anfang Juli in Schweden gilt, oder Änderungen in den Einfuhrbestimmungen, haben die Abläufe verändert. So müssen beispielsweise Fahrzeuge, die nach Australien exportiert werden, seit dem 1. September hitzebehandelt werden, um die Marmorierte Baumwanze von einer Seereise als „blinder Passagier" abzuhalten. Denn der in Europa weitverbreitete landwirtschaftliche Schädling heftet sich gern an Fahrzeuge und Maschinen. „Das sind aber nur einige Gründe, die zu einem deutlich kürzeren Planungshorizont führen. Sie tragen jedoch maßgeblich dazu bei, dass die Häfen nicht mehr nur als Umschlagsort agieren, sondern verstärkt eine Pufferfunktion übernehmen, um den Zulauf auf die Schiffe zu regulieren", so Nousch. „Der Druck, Fahrzeuge termingerecht zu lagern, hat sich somit in die Umschlagsbetriebe in den Seehäfen verschoben", erklärt er. Deshalb habe man bei der BLG die Abstimmung mit den Reedern und Herstellern bereits intensiviert, um die schwankenden Volumina besser steuern zu können.

Erfolg im Schatten der Pkw

Am BLG AutoTerminal in Bremerhaven werden aber nicht nur Pkw per RoRo-Umschlag verladen, sondern auch High-and-Heavy-Güter (H & H) wie Lkw, selbstfahrende Baumaschinen, Stückgut auf Mafi-Trailern und ganze Zugsysteme. „Ich weiß nicht, warum die Öffentlichkeit unsere Leistungen zumeist nur auf die kleinen Pkw reduziert", resümiert Sven Riekers, Geschäftsführer bei BLG Cargo Logistics und Vertriebsleiter für den Bereich High-and-Heavy, mit einem Augenzwinkern. „Denn 2017 haben wir im Segment H & H auf unserem Autoterminal 1,35 Millionen Tonnen umgeschlagen. Dabei ist kein Pkw mit eingerechnet." Am Ende dieses Jahres geht Riekers von einem weiteren Zuwachs um rund vier Prozent bei H & H aus. Besonders positiv wirken sich seiner Meinung nach die allgemein gute Weltkonjunktur und die hohen Rohstoffpreise auf den Markt aus. Das führe dazu, dass insbesondere Unternehmen in den USA und Australien in Baumaschinen und Bergbaugeräte für den Rohstoffabbau investieren, ebenso wie die ölverarbeitende Industrie. Auch der Schwergutumschlag entwickelt sich derzeit positiv. So wurden kürzlich sechs jeweils 90 Tonnen schwere Walzen für eine Mahlanlage mit Hoegh Autoliners im RoRo-Verfahren nach Mumbai (Indien) verschifft und ein 135 Tonnen schwerer Trockner zur Papierherstellung mit Wallenius Wilhelmsen Logistics auf die Reise nach Savannah (USA) geschickt. „In Bremerhaven haben wir einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil", beschreibt Riekers. „Die Kunden können ihre Ladung dort an einem einzigen Terminal abliefern, das alle RoRo-Verkehre, alle Carrier und damit alle Fahrtgebiete abdeckt. In anderen Häfen haben sie dafür in der Regel mehrere verschiedene Anlaufstellen." (bre)

FOTOS: ANDREAS BURMANN – NPORTS, SIEMENS AG, BLG LOGISTICS GROUP, BREMENPORTS – BLG

Logistik spielt eine große Rolle

Vom Baum bis zum Papierprodukt ist es ein langer Weg, auf dem viel Sorgfalt beim Handling gefragt ist. Die BLG Cargo Logistics im Neustädter Hafen in Bremen ist seit Jahrzehnten auf den Umschlag von schweren, aber empfindlichen Papierrollen spezialisiert.

Der Neustädter Hafen am linken Weserufer steht manchmal etwas im Schatten des großen Bruders in Bremerhaven mit seinen Containerterminals. Dabei befindet sich hier Europas größtes Terminal für Stück- und Schwergut, an dessen 2,4 Kilometer langen Kajen im vergangenen Jahr insgesamt 1,38 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden. Wenig bekannt ist der breiten Öffentlichkeit ebenso, dass zu den Hauptgütern auch Forstprodukte wie Papier, Zellstoff und Schnittholz zählen. Hier kann die BLG ziemlich konstant mit 600.000 Tonnen Umschlag pro Jahr aufwarten. „Unser Geschäft, zum Beispiel für die Windenergie, ist nicht so konjunkturabhängig wie das mit Stahl und Projektladung“, erläutert Horst Kaupke, der seit

FOTO: CLAUDIA BEHREND

Umgeschlagen werden im Neustädter Hafen neben Kraftliner auch Zellulose in der Form von hochwertigem Hygienezellstoff (Fluff Pulp), der beispielsweise für Windeln, Pflaster, Binden und andere Hygieneartikel verwendet wird, des Weiteren Paper-Grade-Zellstoff, aus dem Schreib- und Fotopapier hergestellt wird, sowie Testliner (Wellenstoff) und Schnittholz.

FAKTEN

BLG Cargo Logistics

- Standort: Neustädter Hafen
- Fläche insgesamt: 1,1 Millionen Quadratkilometer
- Überdachte Lagerfläche: 210.000 Quadratmeter
- Freilagerfläche: 450.000 Quadratmeter
- Kranlastkapazität: 200 Tonnen
- Gabelstapler mit einer Tragfähigkeit von bis zu 52 Tonnen
- Eine Floating RoRo-Rampe
- Gleislänge: 18 Kilometer

22 Jahren als Sales Manager bei der BLG Cargo Logistics für Forstprodukte verantwortlich ist. Dieses Geschäftsfeld betreibt der Bremer Logistikdienstleister bereits seit rund einem halben Jahrhundert.

Kraftvolle Kooperation

Jahrzehntelange Kundenbeziehungen gibt es auch bei den Forstprodukten, die per RoRo-Schiff transportiert werden, beispielsweise Kraftliner. Dabei handelt es sich um eine Papierart ähnlich dem Kraftpapier, die nicht direkt für Verpackungszwecke, sondern als Deckenpapier für Pappe verwendet wird. Die Produzenten stammen aus Russland, Schweden, Finnland, Portugal und den USA. Einer dieser beständigen BLG-Kunden ist das Unternehmen Smurfit Kappa mit Firmensitz in Irland, das nach eigenen Angaben einer der Marktführer in der Entwicklung und Produktion von Verpackungen aus Wellpappe, Vollpappe und Karton ist. Das Unternehmen betreibt unter anderem die größte Papiermühle für Kraftliner in Europa. Das feuchtigkeitsstabile Deckenpapier, das aus Nadelholz-Sulfatzellstoff besteht und aufgrund seines großen Anteils von langen Fasern über die höchste Festigkeit aller Wellpappenpapiere verfügt, wird insbesondere für (Transport-)Verpackungen verwendet. Dazu zählen zum Beispiel Kartons für Lebensmittel und im Versand eingesetzte Pakete. Anders als bei grafischem

Die Rollen werden in die Lagerhallen der BLG transportiert. 160.000 Quadratmeter davon sind für Forstprodukte ausgelegt.

Die großen und schweren Rollen sehen zwar stabil aus, müssen aber beim Handling sehr sorgfältig behandelt werden.

Horst Kaupke, Manager Sales & Marketing bei BLG Cargo Logistics

Papier, der weltweit am zweithäufigsten produzierten Papiersorte, deren Produktionsmenge aber aufgrund des sinkenden Verkaufs von gedruckten Büchern, Zeitschriften und Zeitungen abnimmt, ist Kraftliner wegen des boomenden E-Commerce-Geschäfts und des zunehmenden Ersatzes von Plastik durch Papier ein wachsender Markt. „Allein für Smurfit Kappa schlagen wir davon jährlich über 150.000 Tonnen aus Schweden um", erklärt Kaupke. Pro Woche sind es bis zu 4.000 Tonnen, mit denen jeweils eins der baugleichen RoRo-Schiffe „Balticborg" und „Bothniaborg" den Neustädter Hafen im Liniendienst anläuft. Sie wurden 2004 gebaut und sind speziell für den Transport mit Forstprodukten und angesichts ihrer Eisverstärkung für den Verkehr auf der Ostsee ausgelegt. Zum Teil sind die jeweils 154 Meter langen und 22 Meter breiten Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 8.600 Tonnen und einer Bruttoraumzahl von 12.635 zudem für andere Ladegüter wie den Autoexport aus Cuxhaven im Einsatz.

International Forest Products Transport Association (IFPTA)

Die IFPTA ist der Internationale Transportverband für Forstprodukte. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Austausch für eine effiziente Zusammenarbeit der am internationalen Transport von Waldprodukten Beteiligten zu fördern. Dazu gehören sowohl die Forstwirtschaft als auch Mühlenverantwortliche, Chemie- und Tonproduzenten sowie Verkehrs- und Logistikmanager, Vertreter von Eisenbahnen und Transportunternehmen, Schiffen, Stauereien, Hafen- und Terminalbetreibern sowie die Hersteller von Umschlaggeräten. Seit über 40 Jahren findet alle zwei Jahre in unterschiedlichen Städten weltweit das PPI Transport Symposium statt – im Oktober 2015 erstmals in Bremen, danach 2017 in Savannah (Georgia, USA) und im September 2019 in der spanischen Stadt Tarragona.

Spezielles Equipment

An einem Montag Ende Oktober gilt es für die BLG, rund 1.500 Rollen Kraftliner aus der nordschwedischen Stadt Piteå von der „Bothniaborg" zu löschen. „An Bord sind die mit einer Breite von 2,10 bis 3,35 Meter genormten und mit einer Papierlänge von bis zu 8.000 Meter großen Rollen zwar konventionell von Wand zu Wand gestaut, entladen werden sie aber mithilfe von Mafi-Trailern", so Kaupke. Der Grund: „Eine Verschiffung der Rollen auf Mafi-Trailern, wie wir es früher gemacht haben, rechnet sich aufgrund der hohen Preise für das Equipment nicht mehr. Es ist günstiger, die Trailer zu be- und entladen." Allerdings eignet sich dafür nicht jeder Mafi-Trailer. Die bei der BLG eingesetzten weisen eine Besonderheit auf: „Sie haben speziell für den Transport der durchschnittlich jeweils 2,2 Tonnen schweren Papierrollen eine Nutzlast von 80 bis 100 Tonnen und sind sehr glatt geschliffen, um Beschädigungen der empfindlichen Ware zu vermeiden", erklärt Kaupke. „An Bord, wo die Rollen stehend lagern, sind die Seitenwände aus diesem Grund mit Platten versehen." Für die Entladung werden die Mafi-Trailer über die Floating RoRo-Rampe, die durch den Ponton jeweils entsprechend dem zwischen 3,5 und 4 Meter variierenden Tidehub rauf und runter bewegt werden kann, rückwärts an Bord des Schiffs gefahren, wo sie unter Deck gestaut sind. Dort werden sie mithilfe von Gabelstaplern, die mit Papierklammern ausgestattetet sind, auf die Mafi-Trailer gestellt und über die Rampe zu den Lagerflächen transportiert. Bei Niedrigwasser müssen dafür wegen der großen Neigung der Rampe besonders PS-starke Zugmaschinen zum Einsatz kommen. Das geht trotz der Einzelumladung auf die Trailer schnell: „Etwas mehr als eine Schicht, also rund acht bis neun Stunden benötigen wir in der Regel zum Löschen", sagt Kaupke.

FOTOS: CLAUDIA BEHREND, BLG CARGO LOGISTICS

Hoher manueller Aufwand bei Beschädigungen

Vom Schiff werden die Rollen dann in die Lagerhallen der BLG transportiert. 160.000 Quadratmeter davon sind für Forstprodukte ausgelegt. „Allein für den Kunden Smurfit Kappa halten wir 18.000 Quadratmeter bereit“, berichtet Kaupke. Für die kurzfristige Lagerung des Kraftliners reicht dabei sogar ein Schleppdach. „Die Rollen nehmen relativ wenig Feuchtigkeit auf, daher geht das“, erläutert Kaupke. Um jedoch „Elefantenfüße“ zu vermeiden, also eine Verformung durch Feuchtigkeit, muss die Stellfläche allerdings trocken sein. Die Lagerhallen verfügen zudem über einen glatt geschliffenen Boden, um eine schonende Lagerung der Ware zu gewährleisten, bis sie von den Kunden abgerufen wird. Dass Rollen auf dem Transportweg und insbesondere beim Handling beschädigt werden, kann natürlich nicht gänzlich verhindert werden. Deshalb sind geringfügige Beschädigungen bereits eingeplant: „Die äußeren fünf bis sieben Kraftlinerlagen zählen als Verpackung und werden anderweitig genutzt“, so Kaupke. Bei größeren Beschädigungen hingegen entsteht für die Mitarbeiter ein erheblicher händischer Aufwand. Zunächst müssen im Fall von Einrissen und Druckstellen, die beim Einspannen der Rolle in die Maschinen der Kunden zu Problemen führen würden, die bis zu 3,35 Meter breiten und bis zu vier Tonnen schweren Rollen auf den Boden gelegt werden. Dann werden die beschädigten Lagen abgeschnitten und entfernt, in der Fachsprache auch „Abspecken“ genannt. Da auf den Transportlabels neben dem Barcode, der Länge und der Breite auch das Gewicht angegeben wird, das sich durch das „Abspecken“ verändert, muss zudem ein neues Label mit dem neuen Rollengewicht nebst den anderen Angaben, die auf dem Label genannt werden, zum Beispiel der Grammatur (Flächengewicht pro Quadratmeter), generiert und auf die Rolle geklebt werden.

Der Weitertransport der Kraftlinerrollen zu den Kunden in ganz Deutschland erfolgt zu etwa 25 Prozent per Bahn.

Der Weitertransport der Kraftlinerrollen zu den Kunden in ganz Deutschland erfolgt zu etwa 75 Prozent per Lkw und der Rest per Bahn. „Viele von unseren Kunden wie auch wir würden zwar gern mehr auf die Schiene bringen, aber wirtschaftlich ist das meist erst ab einer Entfernung von über 400 Kilometern“, berichtet Kaupke. „Der Großteil der Empfänger sitzt jedoch in der Nähe von Bremen.“ (cb)

Weitere Informationen:
www.blg-logistics.com

Präzision im Zeichen des Zorro

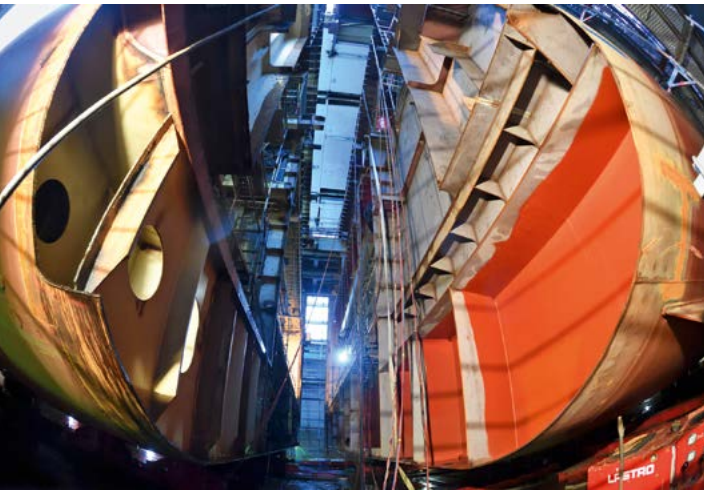
Mit dem Umbau der Fähre „Peter Pan“ realisierte German Dry Docks ein besonders anspruchsvolles Projekt. Dabei wurde der Schiffsrumpf z-förmig auseinander geschnitten – ähnlich wie beim Markenzeichen des Romanhelden Zorro.

Ende Dezember 2017 kam die Auto- und Passagierfähre „Peter Pan“ der deutsch-schwedischen Reederei TT-Line nach Bremerhaven. Im Dock 5 von German Dry Docks (GDD) wurde sie durch das Einfügen einer vorproduzierten Mittelsektion von 190 auf 220 Meter verlängert. Zudem erhielt sie während ihrer Werftzeit einen neuen, strömungsoptimierten Wulstbug und ein zusätzliches Autodeck im achteren Schiffsbereich. Am 30. Mai 2018 fädelte das Schiff dann wieder in seinen ursprünglichen Liniendienst ein und verbindet seitdem mit erhöhter Fahrzeugkapazität und umweltfreundlicher als zuvor das schwedische Trelleborg mit Travemünde, Rostock und dem polnischen Swinemünde.

„Das war ein extrem anspruchsvolles Erweiterungsprojekt, das wir dank unseres umfassenden Know-hows bei der Modernisierung von Schiffen mit Bravour gemeistert haben. TT-Line ist hochzufrieden“, bilanzierte Guido Försterling, CEO von GDD. Die besondere Herausforderung habe darin bestanden, dass der Rumpf der Ostseefähre nicht wie bei anderen Projekten dieser Art allein senkrecht durchtrennt werden konnte. Vielmehr sei ein vertikaler Z-Schnitt erforderlich gewesen, weil der Passagierbereich im Vorschiff beim Einfügen der 30 Meter langen Mittelsektion unangetastet bleiben musste. „Dafür wurde das Schiff vom Boden aus 17 Meter senkrecht nach oben aufgeschnitten, dann folgte ein 35 Meter langer horizontaler Schnitt, ehe es noch einmal 18 Meter nach oben ging“, erläutert Projektleiter David Porath. Um dann hinzuzufügen: „Wir haben die ‚Peter Pan‘ aber nicht nur verlängert, sondern unter anderem auch ein zusätzliches Fahrzeugdeck und eine Auffahrrampe eingebaut sowie eine weitere Rampe geschnitten und wieder zusammengebaut.“

Am Umbau der „Peter Pan“ haben 1.000 Spezialisten mitgewirkt. Dabei wurden zusätzliche 2.300 Tonnen Stahl verbaut.

Bei GDD stehen drei Schwimmdocks und zwei Trockendocks zur Verfügung. Im Dock 5 wurden die Mittelsektion und das Achterschiff zusammengefügt.



Für das 841 Tonnen schwere Vorschiff entwickelte GDD ein spezielles Stützsystem aus hydraulischen Stempeln und Verschubbahnen.

Kraftakt und Millimeterarbeit

Rund ein Jahr lang haben die GDD-Ingenieure jedes technische Detail und die Abläufe des Projekts geplant, ehe die Arbeit mit den insgesamt drei Schwergewichten beginnen konnte. Dabei war die Mittelsektion mit 1.500 Tonnen noch am leichtesten im Vergleich zum Vor- und Achterschiff, die 8.500 beziehungsweise 6.500 Tonnen auf die Waage brachten. Für das Vorschiff wurde eigens ein Stützsystem aus hydraulischen Stempeln und Verschubbahnen installiert, mit deren Hilfe sechs Stützen den 35 Meter langen und 841 Tonnen schweren Teil des Passagierbereichs abfingen, der wie ein Balkon über das Ende der abgeschnittenen vorderen Rumpfhälfte hinausragte. Für das Achterschiff, das aus dem Dock gezogen und später wieder hineinbugsiert werde musste, konstruierte die Werft einen Ponton, der von 15 Luftsäcken mit einer Länge zwischen 4 und 32 Metern getragen wurde. „Am Ende dieses Kraftakts war dann echte Millimeterarbeit angesagt", so Porath. „Denn beim Zusammenbau mussten wir die beiden alten Sektionen und das neue Mittelstück auf fünf Millimeter genau zusammenfügen." Hierzu wurde zunächst die Mittschiffssektion eingeschwommen und mit dem Vorschiff verschweißt, ehe das Achterschiff eingeschwommen und an den neuen Teil angefügt wurde.

Nasentausch für geringere Emissionen

„Dagegen war der Austausch des 40 Tonnen schweren Wulstbugs keine große Sache für uns", sagt Försterling. Die Maßnahme hat bereits Wirkung gezeigt: Der neue Bug reduziert den Kraftstoffverbrauch und verbessert damit die Umweltbilanz der „Peter Pan" deutlich. TT Line spricht davon, dass sich die Emissionen des Schiffes pro transportierter Fahrzeugeinheit um bis zu 25 Prozent verringert haben. Nach Unternehmensangaben habe die 2001 abgelieferte „Peter Pan" dank ihres dieselelektrischen POD-Antriebs aber schon vor dem Umbau zu den umweltfreundlichsten Fährschiffen in der Ostsee gehört. Nach der Verlängerung und der Installation des zusätzlichen Ladungsdecks verfügt die Fähre nun über eine Frachtkapazität von circa 3.000 Lademetern. Das sind etwa 25 Prozent mehr als vor den Umbauarbeiten bei GDD.

Scrubber und Diesel statt LNG

Vor der „Peter Pan" hat GDD unter anderem auch Hand an die „Wes Amelie" der Wessels Reederei aus Haren/Ems gelegt (siehe LOGISTICS PILOT, Ausgabe Oktober 2017). Als weltweit erstes Containerschiff war sie im Rahmen eines Pilotprojekts für die Nutzung von verflüssigtem Erdgas (LNG) umgerüstet worden und erhielt in Bremerhaven einen 500.000 Liter fassenden LNG-Vorratstank. „Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Nachrüstung von Schiffen auf LNG eine gute Lösung – die allerdings überproportional teuer ist", so Försterling. „Deshalb sehe ich LNG zukünftig eher als Option für Neubauten. Was den Umbaumarkt betrifft, so dürften die Reeder im Zuge der strengeren Umweltvorschriften für Schiffe ab 2020 wohl eher auf Scrubber und Dieseltechnologie setzen." (bre)

Guido Försterling, CEO

David Porath, Projektleiter

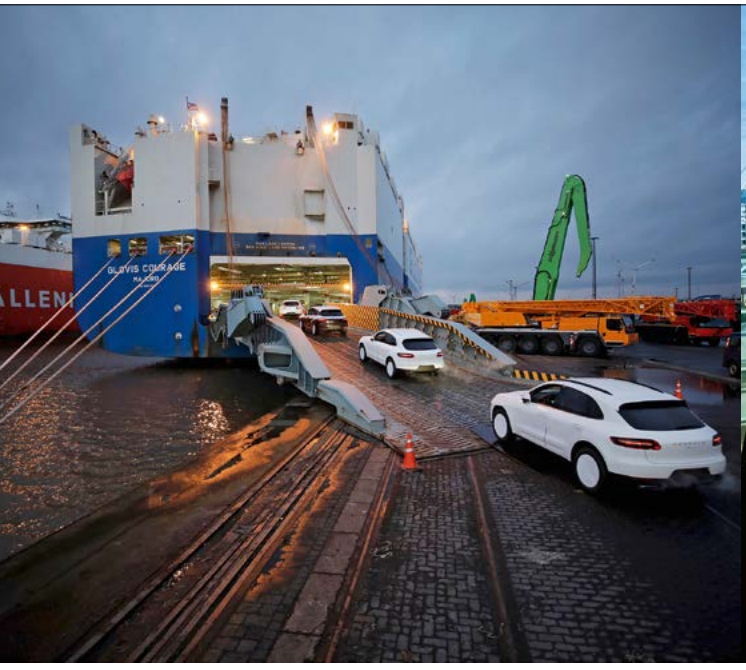
Weitere Informationen:
www.germandrydocks.com
www.ttline.com

FOTOS: GERMAN DRY DOCKS AG, WOLFHARDT SCHEER, DAVID FARCAS

Isabella gibt Gas

Eine Frau sorgt für Ordnung: Ab 2020 will „Isabella“ die Verladungsprozesse rund um das Auto optimieren und die Effizienz bei der Logistikabwicklung steigern.

Mit einem Umschlag von über 2,2 Millionen Fahrzeugen pro Jahr gehört Bremerhaven zu den größten Autohäfen der Welt. Mehr als 1.400 Car Carrier laufen jedes Jahr das dortige BLG Auto-Terminal an, das auf einer Fläche von 350 Fußballfeldern bis zu 95.000 Pkws eine Stellmöglichkeit bietet. Bisher erfolgt die Autoverladung zwar mit IT-Unterstützung, aber doch weitestgehend manuell. Das heißt, die Fahrer werden mit Bussen und Taxen zu den entsprechenden Stellplätzen gebracht, um nach vorheriger Planung die Pkws auf das Schiff, den Zug oder den Lkw zu bringen. Doch das soll sich in Zukunft ändern – mit „Isabella“. Der wohlklingende Frauenname ist ein Akronym für „Automobillogistik im See- und Binnenhafen: interaktive und simulationsgestützte Betriebsplanung, dynamische und kontextbasierte Steuerung der Gerät- und Ladungsbewegungen“. Dahinter verbirgt sich ein intelligentes System, das mittels Echtzeitstatusmeldungen, Materialflusssimulationen und vernetzter Kommunikation eine interaktive Planung und Steuerung des Autoumschlags in See- und Binnenhäfen ermöglichen soll – mit dem Ziel, beispielsweise Fahraufträge über Smartphones sinnvoll zu verteilen oder um Leerlauf und unproduktive Shuttle-Transporte zu vermeiden. Kurzum, „Isabella“ soll eine höhere Effizienz bei der Logistikabwicklung gewährleisten.



Bremerhaven (Bild links) gehört zu den größten Autohäfen der Welt. Das Projekt „Isabella“ soll die Abläufe auf dem Gelände des BLG AutoTerminals optimieren und dazu beitragen, dass die Fahrzeuge noch effizienter verladen werden können. Der Name wurde in Anlehnung an den beliebten gleichnamigen Pkw gewählt, den Borgward in Bremen von 1954 bis 1961 baute.

Drei Partner im Zusammenspiel

Zu diesem Projekt, dessen Startschuss am 1. Juli 2017 fiel und das über drei Jahre läuft, haben sich drei Partner zusammengeschlossen: das BLG AutoTerminal Bremerhaven, das Bremer Institut für Produktion und Logistik der Uni Bremen (BIBA) und der Bremer Technologieanbieter 28 Apps. Während das BIBA sein Wissen in der Planung und Steuerung logistischer Prozesse einbringt und die BLG als Projektleiter die Anwendungsfälle und die praxisorientierte Ausrichtung des Systems verantwortet, ist 28 Apps für die Entwicklung der Softwareanwendung zuständig. Gefördert wird das Vorhaben durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Förderprogramms „Innovative Hafentechnologien (IHATEC)“. Es hat ein Gesamtprojektvolumen von 3,56 Millionen Euro.

Positive Zwischenbilanz

„Wir haben im ersten Jahr bereits einiges bewegen können“, zieht Michael Görges, Projektleiter für „Isabella“ bei der BLG LOGISTICS, eine Zwischenbilanz. Dazu gehöre insbesondere die Visualisierung der Ist-Situation des Terminals auf einem Multitouch-Tisch. Auf diese Weise erhalten die beteiligten Planer einen Überblick über die aktuelle Lage – mit ankommenden und abfahrenden Schiffen und Zügen, mit Im- und Exportaufträgen oder mit angefragten Technikdienstleistungen an den Fahrzeugen. Da „Isabella“ als Entwicklungsprojekt konzipiert ist, in das kontinuierlich neue Erkenntnisse einfließen, soll das System in Kürze auch so weit sein, unterschiedliche Szenarien aufzuzeigen und deren Auswirkungen zu bewerten – beispielsweise für den Fall, dass bestimmte Parkflächen wegen Bauarbeiten nicht zur Verfügung stehen oder dass Mehrmengen durch neue Kundenanfragen erwartet werden. „Dahinter steht eine sogenannte ereignisdiskrete Simulationssoftware. Sie berücksichtigt zahlreiche Kriterien und bewertet die Planungsalternativen hinsichtlich bestimmter logistischer Zielgrößen“, erläutert BIBA-Leiter Professor Michael Freitag.

Vielseitige Einsatzmöglichkeiten

Für die Steuerung der Fahrzeugbewegungen auf dem Terminal arbeitet das BIBA darüber hinaus an einem Algorithmus, der eine individuelle Prozesssteuerung in Abhängigkeit vom jeweiligen Standort des Pkws erlaubt. So könnten die Fahrtwege optimiert und eine kurzfristige Reaktionsmöglichkeit bei Änderungsbedarf geschaffen werden. Parallel dazu konzentrieren sich die drei Partner derzeit auf ein Ortungssystem, das den Standort von Fahrzeugen in Echtzeit ermittelt. Am Ende der dreijährigen Projektlaufzeit soll ein Prototyp stehen, der leistungsfähig genug ist, um auch im operativen Testbetrieb zu bestehen. „Wir wollen ‚Isabella‘ nicht nur in Bremerhaven nutzen, sondern auch an unseren anderen Standorten, die auf den Automobilumschlag spezialisiert sind“, so Görges. „Ich denke, das System könnte langfristig aber durchaus für andere Häfen, Logistikdienstleister oder auch für Flughäfen von Interesse sein.“ (bre)

FAKTEN

Isabella

Verbundkoordinator:
BLG LOGISTICS

Projektpartner:
28 Apps Software,
BIBA – Bremer Institut für Produktion und Logistik

Projektlaufzeit:
Juli 2017 bis Juni 2020

Projektvolumen:
3,56 Millionen Euro

Weitere Informationen:
www.blg-logistics.com
www.biba.uni-bremen.de
www.28apps.de

FOTOS: BLG LOGISTICS GROUP

Gut gestaut und sicher verladen

Beraten, Stauen und Sichern – mit diesen drei Tätigkeitsfeldern behauptet sich die Bremer Stauerei Heinrichs bereits seit fast 160 Jahren auf dem Markt.

Wofür im Pkw ein Sicherheitsgurt ausreicht, bedarf es an Bord gleich einer ganzen Palette von Ladungssicherungsmitteln. Der Zweck allerdings ist der gleiche: die Gewährleistung größtmöglicher Sicherheit. Wie im Auto kann die unzureichende Ladungssicherung auch auf einem Schiff gravierende Folgen haben. Ein Beispiel ist der Untergang der „Pamir“ 1957, bei dem nach Einschätzung des Seeamts Lübeck infolge eines Hurrikans die größtenteils lose gestaute Gerste verrutschte. Die Stauer in Buenos Aires hatten gestreikt, und der für die Beaufsichtigung des Stauens an Bord verantwortliche Zweite Offizier, der kritisierte, dass ein Dampfschiff so nicht auslaufen würde, blieb ungehört.

Individuelle Beratung unerlässlich

Rund 100 Jahre zuvor, genau genommen 1859, beobachtete der Schiffszimmermann Dietrich Heinrichs Ähnliches. Damals richteten die Matrosen durch die nicht immer fachgerechte Beladung zum Nachteil der Ladungseigentümer und der Reeder einiges Chaos an. Heinrichs sah darin eine Marktlücke, machte daraus seinen Beruf und gründete eine Firma. Unerlässlich ist das sichere Stauen an Bord trotz des technischen Fortschritts auch nahezu 160 Jahre später. Das gilt insbesondere für RoRo-Schiffe, die aufgrund der riesigen Stellflächen auf mehreren Decks und der Beladung mit einer Großzahl von Ladungseinheiten auf das Verrutschen von Ladung besonders empfindlich reagieren. Das führte auch in den vergangenen Jahren zu tragischen Unfällen, wie 2016 im Fall des RoRo-Schiffs „Modern Express“ der belgischen Reederei Karim Export. Ein wichtiger Teil der Dienstleistungen des D. Heinrichs Stauereibetriebs ist daher die Beratung. „Gemeinsam mit unseren Kunden eine Lösung und ein für sie optimales Staukonzept zu erarbeiten sowie effiziente Lösungen für Schiff und Ladung zu finden“, erläutert Geschäftsführer Matthias Wagner das Angebot. „Dazu beraten unsere Nautiker und Schiffbauingenieure in allen stautechnischen Fragen den Kapitän, die Reederei und die Spedition.“ Sofern vom Kunden gewünscht, werde die Ladung an Land oder schon am Produktionsstandort besichtigt, zudem werden Staupläne erstellt und die Koordination im Hafen übernommen. Dabei gilt: „Jede Ladung ist individuell und jedes Schiff etwas Besonderes“, so Wagner, der seit über einem Jahr an der Spitze des Full-Service-Providers steht.

Per Zugmaschine wird ein Waggon für die Metro Riad auf einem Mafi-Trailer an Bord der „Bahri Jeddah“ gezogen.

Static Cargo mit einem hohen Stückgewicht muss an Bord aufwendig mit Ketten gelascht werden.

Neben der konventionellen Stauung liegt dabei ein besonderer Schwerpunkt auf RoRo-, Projekt- und Stückgutladung und hier insbesondere auf Stahl und Röhren. Wird es groß, schwer und kompliziert, setzt das Unternehmen auf die Erfahrung der Mitarbeiter. „Gerade wenn die Ladung besonders ist, sind wir Stauer als Spezialisten gefragt“, sagt Wagner.

Der größte RoRo-Kunde der Stauerei ist die japanische Reederei MOL. „Für MOL arbeiten wir bereits seit fast 40 Jahren“, betont Wagner. Gestaut und gesichert werden für die Reederei hauptsächlich Pkw, High and Heavy, Rolltrailer, auch Mafi-Trailer genannt, und Static Cargo, beispielsweise große Kisten, die mithilfe von Gabelstaplern und anderen Fahrzeugen an Bord gerollt werden. Im Jahr 2015 kam der Schiffsmakler TOS (Transport Overseas Shipping) aus Bremen als Kunde hinzu, für den das Unternehmen das Stauen und Sichern an Bord der RoCon-Schiffe der saudi-arabischen Staatsreederei Bahri übernimmt. Zur Ladung zählen hier beispielsweise Eisenbahnwagons für die Saudi Railway Company (SAR) und die Metro Riad. Ein weiterer großer Kunde ist Deugro, für den Heinrichs die Maschinenhäuser und Tower für Offshore-Windenergieanlagen von Siemens auf den Schiffen in Cuxhaven staut und lascht.

FOTOS: D. HEINRICHS

Für die fachgerechte Unterbringung der rollenden Ladung müssen Wagners Mitarbeiter eng mit den anderen Dienstleistern im Hafen zusammenarbeiten: Bei Pkw kümmert sich beispielsweise die BLG darum, dass diese an Bord gefahren werden. Die Stauerei weist den Fahrern ihren jeweiligen „Point of Rest“, also den Stellplatz an Bord zu, und übernimmt das Laschen. Die wichtigste Rolle kommt dabei den Inspektoren von D. Heinrichs zu. „Sie stimmen die Stauplanung mit der Reederei ab und sind damit die entscheidende Schnittstelle zwischen Schiff und Terminal“, erläutert Wagner. Wie genau diese Koordination erfolgt, hängt dabei von den Organisationsstrukturen der jeweiligen Reederei ab. „Bei MOL sitzen die Stauplaner in Hamburg, stimmen sich regelmäßig mit unseren Inspektoren in Bremerhaven ab und sind aber auch für fast jedes Schiff vor Ort“, berichtet Wagner. „Unsere Inspektoren übernehmen dann quasi die Funktion des Port Captains und sind damit in Abstimmung mit den Planern, dem Kapitän und dem Steuermann für die konkrete Umsetzung des Stauplans verantwortlich.“ Darüber hinaus kümmern sich die Inspektoren um die Koordination der Ablauforganisation mit dem Terminal und entscheiden, wo, wann und wie welche Ladung gestaut wird.

Flexibilität und Zusammenarbeit

Auch wenn die Abläufe gut eingespielt sind, wird allen Hafendienstleistern, die an der Beladung des Schiffs beteiligt sind, viel Flexibilität abverlangt. „Kurzfristige Änderungen, sei es durch Nachbuchungen, andere Ankunftszeiten des Schiffs und Abweichungen vom Stauplan im vorherigen Hafen gehören für uns zum Alltag“, sagt Wagner. So kann es vorkommen, dass einzelne Ladungsgüter erst von Bord gerollt werden müssen, bevor sie wieder geladen werden können, oder sich bei High-and-Heavy-Ladung herausstellt, dass diese etwas höher ist als angegeben und damit nicht mehr am vorgesehenen Platz gestaut werden kann.

Was Wagner indes Sorgen bereitet, ist der Mangel an Fachkräften, der es immer schwerer macht, für die zur Gruppe gehörenden Unternehmen in Bremen, Bremerhaven, Brake und Hamburg Mitarbeiter zu finden. Auch deshalb wünscht er sich, dass alle Hafendienstleister künftig noch besser zusammenspielen. „Der Preisdruck der Kunden wie der Automobilhersteller, den diese an die Reeder und die wiederum an uns weitergeben, sollte nicht dazu führen, dass sich die Wettbewerbssituation im Hafen weiter verschärft.“ Schließlich gehe es um den Standort Bremerhaven, der eine hohe Produktivität braucht, um sich gegenüber anderen Häfen zu behaupten. (cb)

FAKTEN

D. Heinrichs Stauereibetrieb

Gründung: 1859

Firmensitz: Bremen und Niederlassung in Bremerhaven

Geschäftsfelder: Beratung sowie Stauen und Sichern von Ladung

Mitarbeiter in der Gruppe mit neun Unternehmen: 380

Umsatz 2017: 35 Millionen Euro

Weitere Informationen:
www.heinrichs-stauerei.de

KOMPAKT

HAMBURG. Zum 31. März 2019 wird **Heinz Brandt**, Mitglied des Vorstands der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), das Unternehmen aus persönlichen Gründen verlassen. Regulär hätte seine Amtszeit zwar erst Ende 2021 geendet, doch macht Brandt von einer vertraglich vereinbarten Möglichkeit zum vorzeitigen Ausscheiden Gebrauch. Dazu Dr. Rüdiger Grube, Aufsichtsratsvorsitzender der HHLA: „Im Namen des Aufsichtsrats danke ich Herrn Brandt für die geleistete Arbeit, die maßgeblich zur erfolgreichen Entwicklung der HHLA und des gesamten Hamburger Hafens beigetragen hat."

HAMBURG. Seit September ist **Søren Poulsgaard Jensen** neuer Vorsitzender der Fachgruppe Fährschifffahrt im Verband Dänischer Reeder. Der CEO der deutsch-dänischen Reederei Scandlines hat damit die Nachfolge von John Steen Mikkelsen (Danske Færger) angetreten, der nach elf Jahren aus dem Amt ausgeschieden ist. Auf der Generalversammlung der Fährschiffreeder wurde zudem Carsten Jensen (Molslinjen) zum Stellvertreter von Poulsgaard Jensen.

FOTOS: HHLA, SCANDLINES – CLAUS LILLEVANG, BSH, LLOYD WERFT BREMERHAVEN, DSLV, HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, BAYERNHAFEN, ECKELMANN GRUPPE, MORITZ REICH

BSH: Kammann-Klippstein folgt auf Breuch-Moritz

HAMBURG. Mit Wirkung zum 1. November ist **Dr. Karin Kammann-Klippstein** die neue Präsidentin des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Die Juristin, die bereits in verschiedenen Bundesministerien, Behörden und Auslandsvertretungen Deutschlands tätig war, hat die Nachfolge von Monika Breuch-Moritz angetreten, die seit 2008 an der Spitze des BSH stand. Am 23. Oktober wurde Breuch-Moritz im Hamburger Rathaus unter anderem von Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Frank Horch, Hamburger Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation verabschiedet und Kammann-Klippstein der Öffentlichkeit vorgestellt. Das BSH fördert die Sicherheit auf dem Meer, betreibt eigene Forschung, gibt amtliche Seekarten heraus und setzt sich für den Umweltschutz ein.

Lloyd Werft erweitert Führungsteam

BREMERHAVEN. Seit Oktober verstärkt **Carsten Sippel** das Führungsteam der Lloyd Werft Bremerhaven. Dort ist der Diplomkaufmann neben Rüdiger Pallentin und Carsten J. Haake dritter Geschäftsführer und verantwortet die Bereiche Finanzen, Controlling und IT. In den vergangenen 25 Jahren hat Sippel in leitenden Funktionen bei verschiedenen Unternehmen der Schiffszulieferindustrie gearbeitet. Zuletzt war er Geschäftsführer und CFO von Wärtsilä SAM Electronics in Hamburg.

Plaß an DSLV-Spitze gewählt

BERLIN. Die Mitglieder des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV) haben **Axel Plaß** im September für drei Jahre zu ihrem neuen Präsidenten gewählt. Der 52-jährige Geschäftsführende Gesellschafter der Hamburger Spedition Konrad Zippel ist seit 2016 Präsidiumsmitglied und fungiert übergangsweise auch weiterhin als Vorsitzender des Fachausschusses Schienengüterverkehr. Plaß ist Nachfolger von Mathias Krage, der neun Jahre an der Spitze des DSLV stand, sich aber nicht zur Wiederwahl stellte.

Hellmann strukturiert sich neu

OSNABRÜCK. Zum 1. Dezember hat **Reiner Heiken**, zuletzt Europa-Chef von DB Schenker, das Vorstandsamt als CEO der Hellmann-Gruppe angetreten. Mit dem Eintritt von Heiken als Nachfolger von Dr. Thomas Knecht ist die Vorstandsneubesetzung bei dem Transport- und Logistikunternehmen abgeschlossen. Bereits im August erfolgte die Berufung von Dr. Michael Noth (vormals CFO der Nordzucker AG) auf die CFO-Position. Jost Hellmann wird sein Mandat als Vertriebsvorstand zum Jahresende altersbedingt aufgeben.

Neuer BÖB-Präsident

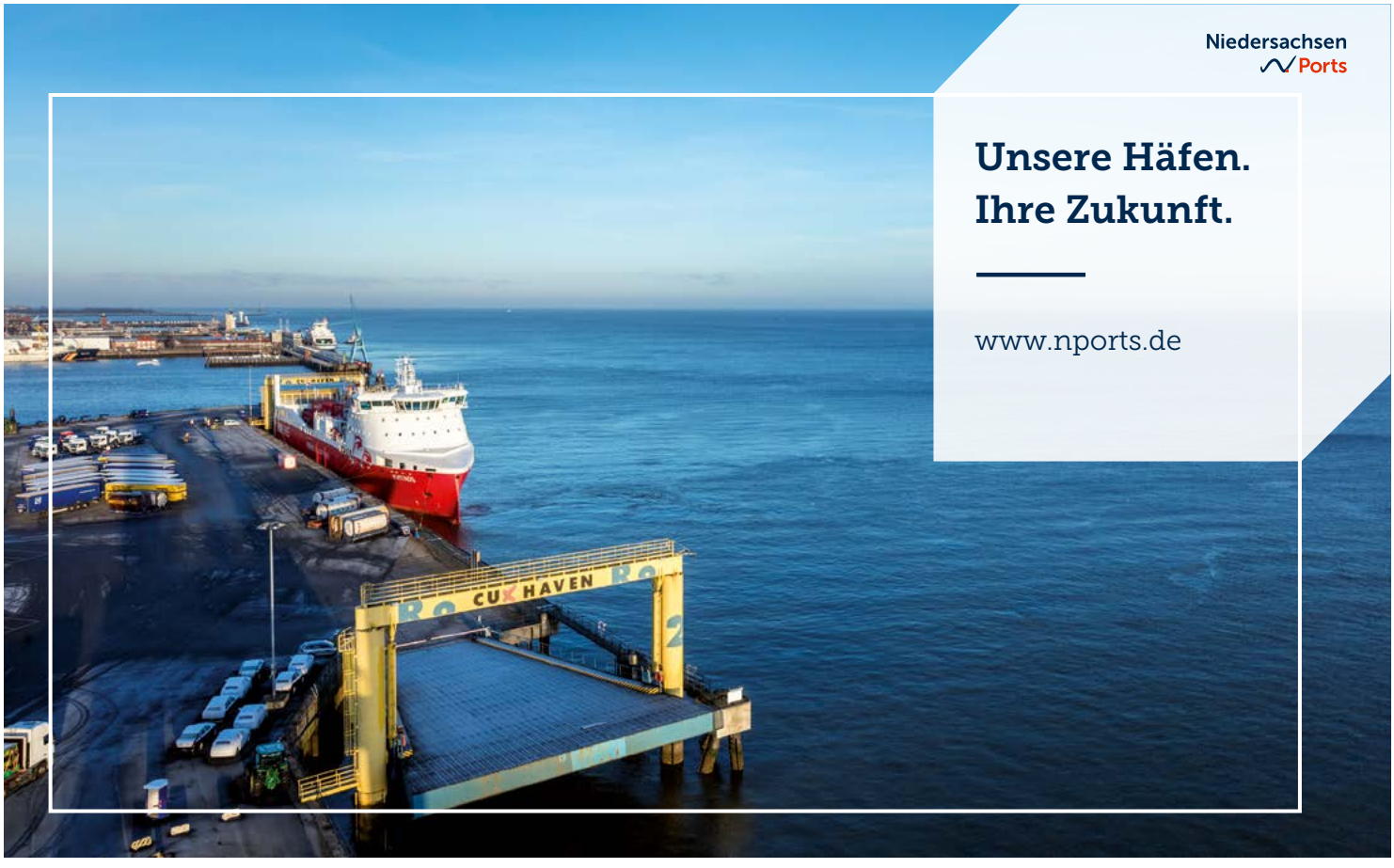
BRAUNSCHWEIG. Seit September ist **Joachim Zimmermann** neuer Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Auf der BÖB-Jahresversammlung in Braunschweig wurde er zum Nachfolger von Rainer Schäfer gewählt, der aus Altersgründen auf eine erneute Kandidatur verzichtet hatte. Zimmermann ist Diplomkaufmann und seit 2005 alleiniger Geschäftsführer der Bayernhafen-Gruppe mit den sechs Binnenhäfen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau.

Eckelmann holt Beyer

HAMBURG. Mit Wirkung zum 1. November wurde **Michael Beyer** in die Geschäftsleitung der Carl Robert Eckelmann Holding berufen. Das Hamburger Hafenunternehmen verpflichtet den ehemaligen Geschäftsführer verschiedener Gesellschaften der Buss-Gruppe als verantwortlichen Leiter für alle Tochtergesellschaften in den Bereichen Transport & Logistik, Industriedienstleistungen und Schienengüterverkehr. Mit Beyer wird das Familienunternehmen erstmals von einem erfahrenen Fremdmanager geführt.

BVL verstärkt Vorstand

BREMEN. Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat ihren Vorstand im September nachbesetzt. In das Gremium rücken Stephan Wohler, Vorstand IT und Logistik bei Edeka Minden-Hannover, DB-Logistikvorstand **Alexander Doll** (Foto) und Christian Jacobi, Geschäftsführender Gesellschafter von Agiplan. Sie werden der Mitgliederversammlung zur Wahl in den Vorstand vorgeschlagen. Bereits im Juni hatte Jürgen Gerdes im Zuge seines Ausscheidens aus dem Vorstand der Deutschen Post DHL auch sein BVL-Ehrenamt niedergelegt. Derzeit besteht der Vorstand unter Vorsitz von Robert Blackburn, einschließlich der Kooptierungen, aus 16 Mitgliedern.



GERMAN PORTS

Save the Date

Hier finden Sie ausgewählte Veranstaltungen aus der maritimen Wirtschaft und Logistik in der Übersicht. Merken Sie sich einfach die Termine vor, die für Sie interessant sind.

Messen

Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

In den kommenden Monaten stehen zahlreiche interessante Messetermine auf dem Programm: Während sich bei der „FRUIT LOGISTICA“ in Berlin alles um frisches Obst und Gemüse dreht, bietet die „Breakbulk Middle East“, die zum ersten Mal in Dubai stattfindet, einen spannenden Überblick über das Themenfeld Projektladung. Auf der „Intermodal South America“ in São Paulo präsentieren sich die norddeutschen Küstenländer mit einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports“.

Auf der „Intermodal South America“ in São Paulo präsentierten sich die Seehäfen aus Bremen und Niedersachsen bereits zum zwölften Mal mit einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports“.

FRUIT LOGISTICA www.fruitlogistica.de		**6. – 8.2.2019** Berlin, Deutschland
Breakbulk Middle East www.breakbulk.com		**11. – 12.2.2019** Dubai, VAE
Intermodal South America www.intermodal.com.br/en		**19. – 21.3.2019** São Paulo, Brasilien
Breakbulk Asia www.breakbulk.com		**20. – 21.3.2019** Shanghai, China
Breakbulk Europe www.breakbulk.com		**21. – 23.5.2019** Bremen, Deutschland
transport logistic www.transportlogistic.de		**4. – 7.6.2019** München, Deutschland

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und mit Branchenexperten die neuesten Entwicklungen diskutieren? Eine gute Gelegenheit dafür bietet die Veranstaltungsreihe „logistics talk“ der Hafen-Standortvermarkter bremenports, die auch im Jahr 2019 in regelmäßigen Abständen stattfinden wird. Oder Sie nehmen an der gemeinsamen Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“ der Hafenmarketingorganisation Seaports of Niedersachsen und der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft teil.

Die bremenports-Veranstaltungsreihe „logistics talk“ findet demnächst in Berlin, Brüssel, Prag und Budapest statt.

logistics talk-Neujahrsempfang www.bremenports.de/veranstaltungen		**17.1.2019** Berlin, Deutschland
Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen www.seaports.de		**4.3.2019** Oldenburg, Deutschland
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungen		**27.3.2019** Prag, Tschechien
		28.3.2019 Budapest, Ungarn
		9.5.2019 Brüssel, Belgien
Hafen trifft Festland www.seaports.de, www.jadeweserport.de		**12.3.2019** Leipzig, Deutschland

Weitere Highlights

Mit dem „Fachforum Projektlogistik 2019“ gibt Bremen zum fünften Mal seine Visitenkarte in Sachen XXL-Logistik ab. Die Entscheidung für Guangzhou als Ausrichtungsort für die „IAPH World Ports Conference“ trägt der wachsenden internationalen Bedeutung der chinesischen Hafenstadt Rechnung.

Fachforum Projektlogistik 2019 www.bhv-bremen.de		**14.1.2019** Bremen, Deutschland
IAPH World Ports Conference www.iaphworldports.org/iaph-conference		**5. – 11.5.2019** Guangzhou, China

Review

In Berlin, München, Mannheim sowie in Wien und Graz trafen sich in den vergangenen Wochen wichtige Vertreter der maritimen Wirtschaft, um Weichenstellung zu betreiben.

Vorabendempfang zum DLK

BERLIN. Rund 150 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft waren am 16. Oktober der Einladung von bremenports zum traditionellen Hafenempfang in die bremische Landesvertretung nach Berlin gefolgt. Sie erlebten einen kurzweiligen Abend, in dessen Verlauf Norbert Brackmann, der Maritime Koordinator der Bundesregierung, die volkswirtschaftliche Bedeutung der Häfen aufzeigte und die Notwendigkeit von Kooperationen zwischen den deutschen Seehäfen betonte. Bremens Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, beleuchtete die positive Entwicklung Bremens im Kreuzfahrtsegment und machte deutlich, dass man weiter in den Hafen investieren werde. bremenports-Chef Robert Howe unterstrich die Wichtigkeit des Themas „Digitalisierung".

Der Maritime Koordinator Norbert Brackmann betonte die Notwendigkeit von Kooperationen zwischen den deutschen Seehäfen.

35. Deutscher Logistik-Kongress

BERLIN. Unter dem Motto „Digitales trifft Reales" öffneten sich vom 17. bis 19. Oktober die Türen zum „35. Deutschen Logistik-Kongress". Mehr als 3.000 Teilnehmer aus aller Welt diskutierten dort über Themen der Logistikbranche. Nach dem erfolgreichen Debüt im Vorjahr präsentierten sich die Hafen- und Logistikstandorte Bremen/Bremerhaven und Hamburg erneut gemeinsam mit der HANSE LOUNGE. Dort konnten die Gäste in entspannter Atmosphäre Kontakte knüpfen und ein facettenreiches Programm, unter anderem mit einem Experten-Talk zum Thema „Digitalisierte Logistikketten in maritimer Realität", genießen.

Zum Kongressauftakt forderte Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier die deutsche Logistikbranche auf, sich der Gründung einer weltweiten Transport- und Logistikplattform zu widmen.

Hafen trifft Festland

MANNHEIM. Am 14. November nutzten zahlreiche Logistiker aus dem Wirtschaftsraum Rhein-Neckar die Gelegenheit, um sich bei „Hafen trifft Festland" am Hockenheimring über neueste Entwicklungen in den niedersächsischen Seehäfen zu informieren. Nach der Begrüßung durch Sebastian Kolb, Leiter Regionalbereich TFG Transfracht, stand eine Führung auf der berühmten Rennstrecke auf dem Programm. Danach nahm der Abend mit einer Präsentation über Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven weiter an Fahrt auf. Verantwortlich dafür waren die Referenten Michael Moehlmann, Vertriebsleiter Container Terminal Wilhelmshaven, Oliver Bergk, General Manager Sales EUROGATE und Nikolaus Gossmann, Regional Sales Manager TFG Transfracht.

„Hafen trifft Festland" informiert über die neuesten Entwicklungen in den niedersächsischen Seehäfen mit dem Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven.

FOTOS: BREMENPORTS, JADEWESERPORT, BVL – KAI BUBLITZ

KOMPAKT

EXPO REAL

MÜNCHEN. Die „EXPO REAL" (8. bis 10. Oktober) stellte in diesem Jahr einen neuen Rekord auf: 44.536 Teilnehmer und 2.095 Aussteller kamen auf die Fachmesse für Immobilien und Investitionen. „Fokussiert auf das neue Projekt Multi-User-Halle Atlantic One haben wir uns mit dem Güterverkehrszentrum auf dem Gemeinschaftsstand des Landes Niedersachsen präsentiert, weil wir uns in München in einem kurzen Zeitraum mit allen wichtigen Entscheidern und Playern der nationalen und internationalen Immobilienbranche eng austauschen können", so Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing.

logistics talk

GRAZ/WIEN. Wichtige Informationen zum Leistungsspektrum der bremischen Häfen erhielten die zahlreichen Gäste, die der Einladung von bremenports zum „logistics talk" nach Wien und Graz (im Oktober) gefolgt waren. In den österreichischen Metropolen stellten Experten des EUROGATE Container Terminal Bremerhaven, von Kloosterboer BLG Coldstore und von Heuer Logistics die Kompetenzen ihrer Unternehmen vor.

AUSGABE
FEBRUAR
2019

Themenschwerpunkt
International

Durch die zunehmende Verknüpfung der Weltwirtschaft haben sich vor allem in den letzten 100 Jahren die Aufgaben der Seehafenlogistik stark gewandelt.

Point of View

Robert Howe, Geschäftsführer von bremenports
über die Bedrohung des Freihandels

FOTO: BREMENPORTS

„Handelsfragen sind hochpolitische Fragen. Dies gilt nicht erst, seitdem in Deutschland vehement über ein Handelsabkommen mit den USA gestritten wurde oder seitdem ein amerikanischer Präsident das Thema benutzt, um seine „America-First-Strategie" wirtschaftspolitisch zu unterlegen. Handelsthemen haben die Verhältnisse zwischen Völkern und Staaten bereits im Mittelalter wesentlich beeinflusst. Sie haben Forscher und Entdecker in die entlegensten Winkel der Welt getrieben, an den Handelswegen wuchsen Dörfer zu Weltmetropolen, Handel beförderte kulturelle Vielfalt, führte zu Kriegen und zu Bündnissen, die den Frieden stabilisieren. Angesichts der Wucht, mit der die Globalisierung im vergangenen Jahrhundert die Arbeitsteilung in der Welt neu sortiert hat, entstand 1995 die Welthandelsorganisation WTO mit Sitz in Genf. Die WTO hat im Auftrag seiner rund 160 Mitgliedstaaten die Aufgabe, Handelshemmnisse zu verringern und dem Freihandel einen verbindlichen Rahmen zu geben. Angesichts der Irrungen und Wirrungen, die nationalistisch orientierte Heilsversprechen verursachen, geben die in Verträge gebundenen internationalen Verständigungen der wirtschaftspolitischen Vernunft einen stabilen Anker. Freihandel ist für die Entwicklung der internationalen Beziehungen ein verlässlicher Stabilisator und beständiger Treiber. Auch für Häfen, als Schnittstellen der weltweiten Transportwege, wird es entscheidend darauf ankommen, dass die internationalen Regelwerke stark genug sind, um den nationalen Angriffen standzuhalten."

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Michael Skiba
Telefon: +49 421 30901-610
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Projekt- und Anzeigenleitung:
Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-612
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste
vom 1. November 2018
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:
DVV Media GmbH
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg
www.dvvmedia.com

Projektmanagement:
Karin Kennedy
E-Mail: karin.kennedy@dvvmedia.com

Redaktion:
Thorsten Breuer (bre), verantwortlich;
Claudia Behrend (cb)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvvmedia.com

Layout:
Gestaltung: Christine Zander
www.artldesign.de

Druck:
müllerditzen^{AG}, Bremerhaven
www.muellerditzen.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den QR-Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logistics-pilot

Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafenvertretung e. V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

GUTE GRÜNDE
FÜR BLG LOGISTICS

BLG LOGISTICS

WIR SIND ... ZUVERLÄSSIG. DAMIT SIE JEDEN TERMIN HALTEN.

Ihre Logistik ist bei uns in guten Händen. Denn Ihr ganz persönlicher Ansprechpartner sorgt dafür, dass Sie sich um nichts weiter kümmern müssen.

Mehr gute Gründe für BLG LOGISTICS unter

www.blg.de/5gruende

CONTAINER

BREMEN
BREMERHAVEN
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Mehr als 5,5 Millionen Standard-container schlagen die Terminals in Bremerhaven jährlich um, was sie zu einer führenden Drehscheibe für weltweite Warenströme macht. Mit fünf Kilometern Kaje, 14 Liegeplätzen für Großcontainerschiffe und leistungs-fähigen Umschlagsbetrieben spielen die bremischen Häfen in der Cham-pions League der Container-Hubs.

www.bremenports.de